

Les transports dans la région Mauricie-Bois-Francs : facteur de désenclavement ou de dépendance?

Jean Cermakian

Volume 26, numéro 67, 1982

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/021549ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/021549ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cermakian, J. (1982). Les transports dans la région Mauricie-Bois-Francs : facteur de désenclavement ou de dépendance? *Cahiers de géographie du Québec*, 26(67), 89–102. <https://doi.org/10.7202/021549ar>

Résumé de l'article

Le but de cet article est d'évaluer le rôle des réseaux de transport dans l'organisation et la dynamique de l'espace régional de la Mauricie - Bois-Francs. Après un bref examen des facteurs historiques ayant contribué au développement du transport dans la région, il est question de révolution des réseaux de transport en Mauricie et dans les Bois-Francs au cours des vingt dernières années. L'hypothèse de base de l'article est que les transports ont contribué à accentuer la dépendance de la région par rapport aux principaux centres décisionnels de l'économie canadienne et nord-américaine, et ce aux dépens d'une politique économique qui réponde aux aspirations de la région en matière de développement. Une véritable politique d'aménagement du territoire, dont les transports auraient constitué l'un des fondements essentiels, serait cependant en contradiction avec le renforcement du pouvoir économique dominant au Québec. Or ce dernier a réussi à faire imposer une politique de développement des transports et d'aménagement du territoire centrée sur la région administrative de Montréal afin de compenser la domination croissante de l'économie québécoise et canadienne par les intérêts financiers sud-ontariens et américains.

LES TRANSPORTS DANS LA RÉGION MAURICIE – BOIS-FRANCS: FACTEUR DE DÉSENCLAVEMENT OU DE DÉPENDANCE ?

par

Jean CERMAKIAN

*Département des sciences humaines, Université du Québec à
Trois-Rivières, C.P. 500, Trois-Rivières (Québec), G9A 5H7*

RÉSUMÉ

Le but de cet article est d'évaluer le rôle des réseaux de transport dans l'organisation et la dynamique de l'espace régional de la Mauricie – Bois-Francis. Après un bref examen des facteurs historiques ayant contribué au développement du transport dans la région, il est question de l'évolution des réseaux de transport en Mauricie et dans les Bois-Francis au cours des vingt dernières années. L'hypothèse de base de l'article est que les transports ont contribué à accentuer la dépendance de la région par rapport aux principaux centres décisionnels de l'économie canadienne et nord-américaine, et ce aux dépens d'une politique économique qui réponde aux aspirations de la région en matière de développement. Une véritable politique d'aménagement du territoire, dont les transports auraient constitué l'un des fondements essentiels, serait cependant en contradiction avec le renforcement du pouvoir économique dominant au Québec. Or ce dernier a réussi à faire imposer une politique de développement des transports et d'aménagement du territoire centrée sur la région administrative de Montréal afin de compenser la domination croissante de l'économie québécoise et canadienne par les intérêts financiers sud-ontariens et américains.

MOTS-CLÉS: *Transports, Mauricie, Bois-Francis, désenclavement, dépendance, aménagement du territoire.*

ABSTRACT

Transportation in the Mauricie – Bois-Francis Region: a Factor of Greater Accessibility or Increased Dependence ?

The purpose of this article is to evaluate the role played by transport networks in the spatial organization and dynamics of the Mauricie – Bois-Francis region. After a brief survey of those historical forces which have shaped the development of transportation in the region, the author examines the evolution of transportation networks in the Mauricie – Bois-Francis region during the past twenty years. His basic hypothesis is that transportation has contributed to the region's growing dependence towards the major decision centres of the Canadian and North American economies, primarily at the expense of an economic policy which would cater to the region's developmental objectives. A genuine regional planning policy, of which transportation would be one of the basic ingredients, would nevertheless be in contradiction with the interests of Québec's predominant economic forces. The reinforcement of the latter could only be achieved through a regional development policy whose primary growth pole is the Montréal administrative region. The prerequisite for this policy has been the development of major transport networks

around Montréal, and its major objective has been to offset the growing domination of the Québec and Canadian economies by those financial interests based in Southern Ontario and in the United States.

KEY WORDS: **Transportation, Mauricie, Bois-Francs, Accessibility, Dependence, Regional Planning.**

*
* *
*

L'analyse du rôle des transports dans l'organisation de l'espace régional de la Mauricie et des Bois-Francs doit tenir compte des interrelations et de l'interdépendance entre l'économie régionale d'une part, l'économie des autres régions du Québec et du Canada d'autre part, compte tenu de la complexité des liens de complémentarité et de dépendance entre les différentes composantes géographiques de l'espace économique canadien. Dans un tel contexte spatial, les transports peuvent jouer un double rôle: comme agents de *désenclavement*, ils visent à « rompre l'isolement matériel et moral de zones vouées autrement à la stagnation économique » (Labasse, 1966, p. 119) ; en contrepartie de ce rôle d'agent de développement régional, les transports peuvent également servir d'instruments de domination économique, dans la mesure où les choix d'investissements dans ce domaine sont déterminés dans la plupart des cas à l'extérieur de la région, et le plus souvent sans tenir compte des priorités régionales en matière de développement économique. Les transports servent ainsi à renforcer la dépendance économique de la région vis-à-vis des principaux centres décisionnels de l'économie nord-américaine, surtout si l'on admet la logique du modèle spatial « centre-périphérie » (Di Méo et Dalla Rosa, 1980).

LE PARADOXE MAURICIEN: UNE RÉGION ENCLAVÉE AU CŒUR DE L'ÉCOUMÈNE QUÉBÉCOIS

Par son appartenance au corridor laurentien, la région Mauricie – Bois-Francs a toujours été au cœur du réseau de relations principal du Québec et de l'Est du Canada. L'ancienneté du peuplement le long du Saint-Laurent mauricien (Trois-Rivières fut fondée en 1634) et l'utilisation, dès les débuts du régime français, de la Saint-Maurice comme voie privilégiée pour l'exploration et la traite des fourrures, l'ouverture du *Chemin du Roy* (Québec – Trois-Rivières – Montréal) dès 1739, témoignent de l'importance de la Mauricie dans le réseau de relations commerciales et stratégiques de la Nouvelle-France puis du Canada devenu colonie britannique. L'exploitation d'importantes richesses naturelles (minerai de fer, forêt) et l'implantation des industries du fer et du bois aux 18^e et 19^e siècles transformèrent cette vocation de plaque tournante et d'axe de transit: désormais, la région devenait une zone d'expédition de matières premières et de produits semi-finis et manufacturés vers les marchés canadien et britannique, par l'intermédiaire de la voie d'eau laurentienne.

Cependant, dès 1830, le centre de gravité du système économique canadien se déplaçait vers l'Ouest, suite au peuplement du Haut-Canada et à l'ouverture des canaux du Saint-Laurent en amont de Montréal. La Mauricie connut alors un déclin économique qui dura trois quarts de siècle. Ce n'est qu'à partir de la période 1900–1920 que l'industrie lourde viendra changer le visage de l'économie mauricienne pour en faire une région à vocation manufacturière. En l'espace de deux décennies, la Mauricie deviendra la première région productrice de pâtes et papiers à l'échelle canadienne et mondiale. Le but de cet article n'est pas d'analyser les facteurs

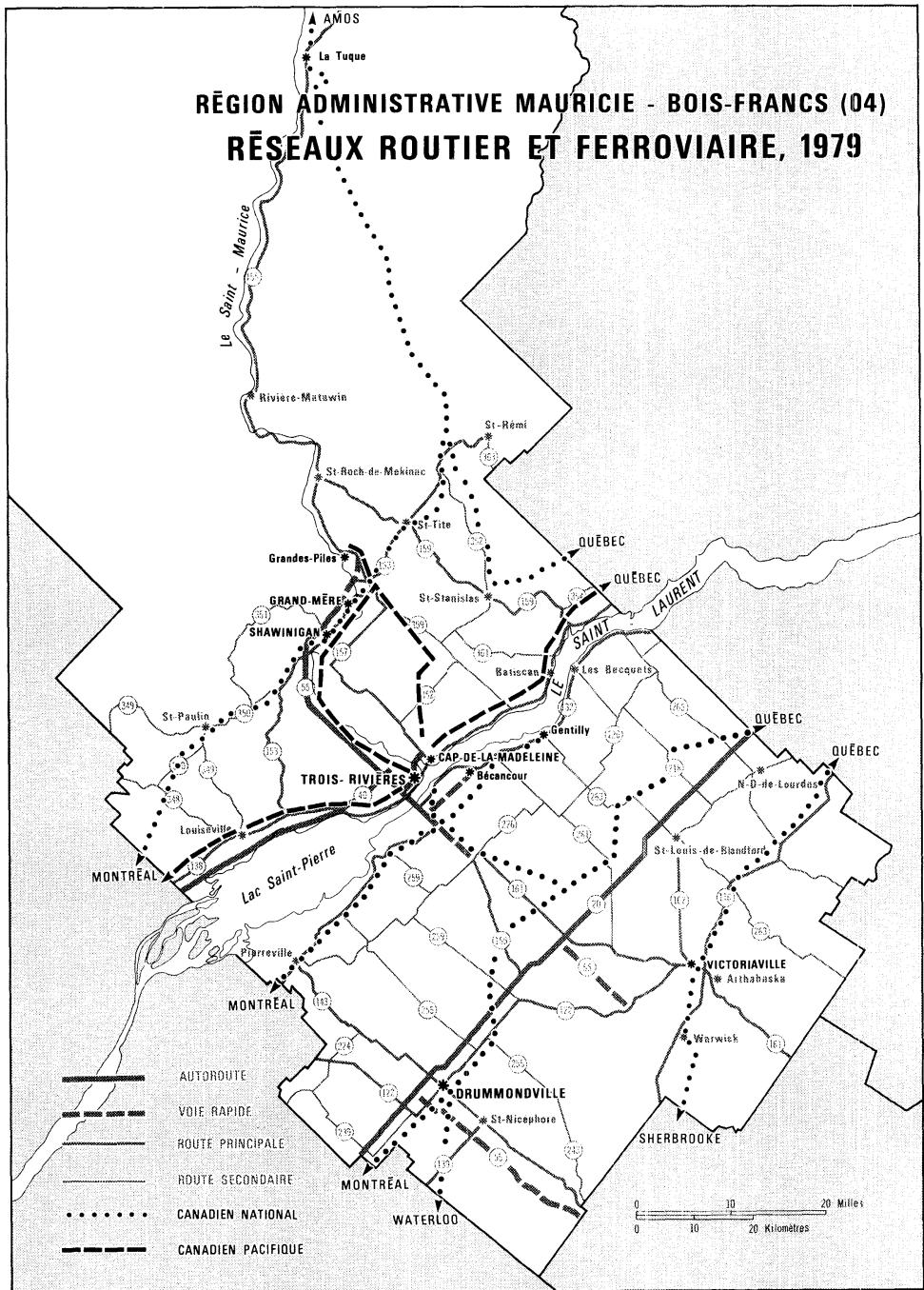
déterminants de cette croissance spectaculaire, mais d'évaluer dans quelle mesure le développement des réseaux de transport dans la région est lié à la croissance de l'économie régionale.

Dans cette perspective, il faut tout d'abord noter qu'au cours de la période 1900-1920, l'axe fluvial du Saint-Laurent conserve son importance vitale comme voie principale de transport, mais qu'il en perd le monopole au profit du chemin de fer (fig. 1). En effet, le Canadien Pacifique mit en service son réseau mauricien au cours de la période 1875-1900 ; on peut considérer cette implantation comme tardive, étant donné qu'à la même époque, le C.P. franchissait les Rocheuses pour atteindre la façade du Pacifique en 1885. D'autre part, le chemin de fer fut, au Canada comme ailleurs, l'outil privilégié de la Révolution industrielle du 19^e siècle ; or son impact se fit surtout sentir dans le sud de l'Ontario et dans la région de Montréal, ce qui explique (entre autres facteurs) le retard considérable du démarrage de la grande industrie en Mauricie. D'autre part, si le chemin de fer devenait alors un facteur important de localisation industrielle, nous savons que d'autres facteurs (énergie, matières premières) ont primé sur le transport ferroviaire au moment de l'implantation des industries du papier et de l'aluminium à Shawinigan et à Trois-Rivières (Brouillette, 1971). Enfin, il faut souligner l'importance, au cours de cette période, de l'utilisation de la Saint-Maurice et de ses affluents pour le flottage du bois à pâte depuis les concessions forestières de la Haute-Mauricie jusqu'aux usines de papier de Grand-Mère, Shawinigan et Trois-Rivières, et l'important trafic de goélettes transportant du bois à pâte depuis les ports de l'Est du Québec jusqu'aux quais privés des producteurs de papier trifluviens et madelinois. Enfin, à la veille de la première guerre mondiale, la ligne de chemin de fer Québec — Senneterre (Abitibi) favorisera le développement de l'industrie papetière à La Tuque, 150 km au nord de l'écoumène mauricien ; mais La Tuque, exemple classique de « ville de compagnie » mono-industrielle, ne demeurera toujours qu'un avant-poste pré-nordique de la Mauricie industrielle au cœur de l'immense domaine forestier du bouclier laurentien, à l'intersection de la voie fluviale mauricienne et d'une « ligne-pont » ferroviaire dont le but premier était le dédoublement de la voie ferrée transcontinentale bien plus que le développement économique de la Haute-Mauricie.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, les transports ont joué un rôle déterminant dans la progression du peuplement et du développement économique des Bois-Francis. La période 1800-1850 est caractérisée par la construction de routes militaires reliant Québec aux Cantons de l'Est via les Bois-Francis (chemins Craig, Gosford, Kennebec) et par l'installation de colons écossais, irlandais et américains dans les comtés de Wolfe, Arthabaska et Drummond. Ce peuplement majoritairement anglophone cédera la place aux colons canadiens-français à partir de 1850, avec la construction des chemins de fer du Grand Tronc (Montréal - Drummondville - Lévis) et du Québec Central (Richmond - Victoriaville - Lévis) et le surpeuplement rural des rives du Saint-Laurent (Blanchard, 1960, p. 76, 86 et 215). Ce sera le début de l'industrialisation de cette région (textiles à Drummondville, meubles à Victoriaville), au contact des basses-terres du Saint-Laurent et du relief appalachien.

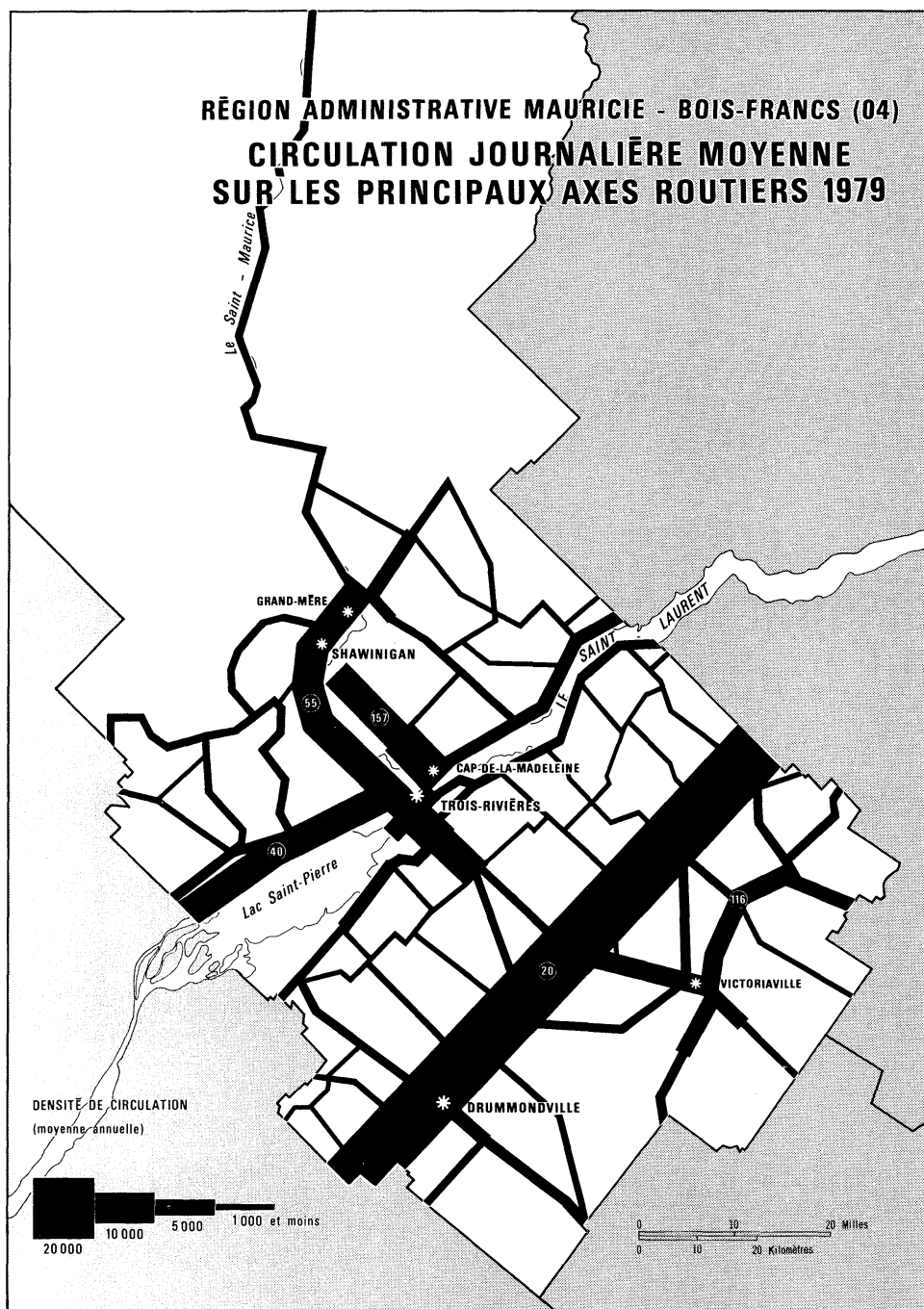
Dès 1920, on peut donc dire que toutes les caractéristiques actuelles de l'espace régional de la Mauricie et des Bois-Francis sont en place : région située en plein cœur de l'écoumène québécois, limitée au nord par l'espace forestier du bouclier laurentien et au sud par les hauteurs boisées du relief appalachien, coincée entre les zones d'influence urbaines de Montréal, Québec et Sherbrooke, fragmentée en deux sous-régions par la barrière du Saint-Laurent, à la fois « région-ressources » et zone de transit, important foyer de production manufacturière et cœur de l'espace agricole

Figure 1



Sources : Ministère des Transports, 1/250 000, Québec, 1979.

Figure 2



Sources : Ministère des Transports, 1/250 000, Québec, 1979.

Diagramme d'écoulement de la circulation sur les routes du Québec, 1979, Ministère des Transports.

québécois. La mise en place et le développement des réseaux de transport n'ont fait qu'accentuer les contradictions et le caractère artificiel de cette région dont on peut bien se demander s'il s'agit véritablement d'une « région fonctionnelle » basée sur une vie de relations régionale (Québec, ministère de l'Industrie et du Commerce, 1966).

ÉVOLUTION RÉCENTE DES TRANSPORTS DANS LA RÉGION MAURICIE - BOIS-FRANCS

Située dans l'axe principal des échanges économiques canadiens, axe qui, de Québec à Windsor, s'étire sur plus de 1 000 km (Yeates, 1975), la région Mauricie-Bois-Francis aurait normalement dû tirer parti de cette situation au cours des vingt dernières années. La modernisation et le développement des infrastructures de transport, moteur de développement économique, n'a cependant presque pas touché la région avant le début de la décennie 1970-80, exception faite du tronçon de l'autoroute transcanadienne (n° 20) qui traverse la sous-région des Bois-Francis, et qui existe depuis le début des années 1960.

Caractéristiques récentes du réseau routier régional

Si la voie fluviale et le chemin de fer ont longtemps constitué les assises du développement économique régional, ce sont les infrastructures routière et autoroutière qui en constituent maintenant l'instrument essentiel, et ce depuis une vingtaine d'années. Au cours de cette période, le ministère des Transports du Québec a mis en chantier et développé un réseau radio-centrique d'autoroutes à partir de Montréal, réseau dont les fonctions ont été décrites dans un précédent article (Cermakian, 1978, p. 186). D'autres auteurs ont tenté d'évaluer l'impact économique de ce réseau :

« Les autoroutes axées sur Montréal favorisent la concentration métropolitaine et contribuent à accentuer l'écart global du niveau de bien-être entre Montréal et le reste du Québec. Il se peut toutefois qu'elles favorisent la diminution des disparités sociales dans l'ensemble du Québec en facilitant la mobilité des facteurs de production.

Les autoroutes axées sur Montréal contribueraient donc à augmenter les disparités régionales et à diminuer les disparités sociales ». (Villeneuve, 1977, p. 30)

En examinant une carte du réseau routier régional (figure 2), on pourra en effet constater que le flux routier interurbain le plus important (15 - 20 000 véhicules par jour) est celui de l'autoroute n° 20 (Montréal - Québec) dans la sous-région des Bois-Francis. Il s'agit surtout d'un trafic de transit dont les points d'origine et de destination se situent en dehors du cadre régional et qui comprend notamment l'énorme volume de circulation entre Montréal et Québec, ainsi que le trafic routier de marchandises entre le sud de l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, ainsi que les flux touristiques ayant pour origines et destinations l'Ontario et le nord-est des États-Unis. La proximité de l'autoroute est certes un atout considérable pour l'économie locale des Bois-Francis (surtout pour Drummondville et Victoriaville), mais il n'est pas sûr que cette proximité ne comporte que des avantages. En effet, l'autoroute transcanadienne a également permis à Montréal et à Québec d'étendre leurs zones d'influences respectives le long de cet axe, et ce aux dépens de l'intégration économique de la région Mauricie - Bois-Francis.

Le prolongement de l'autoroute n° 40 (Montréal-Berthier) jusqu'à Trois-Rivières, de 1976 à 1981, et la construction du tronçon Trois-Rivières-Québec de cette même autoroute au cours des cinq prochaines années, risquent d'avoir le même impact sur l'économie de la Mauricie. La zone d'influence de Trois-Rivières, déjà limitée à 60 km de rayon au début des années 1970, bien avant l'arrivée de cette autoroute dans la région, compte tenu de la proximité de Montréal et de Québec (Yeates, 1975, p. 221), risque encore de se rétrécir le long de l'axe du Saint-Laurent. Autrement dit, que ce soit en Mauricie ou dans les Bois-Francis, il faut se demander si les principaux axes autoroutiers interurbains ont été implantés dans une perspective de *désenclavement* et donc dans une optique de développement régional axé sur les besoins de la population et de l'économie régionales; ou si au contraire la mise en place du réseau d'autoroutes, ici comme dans d'autres régions du Québec, est issue d'une vision abstraite de l'espace québécois qui serait le fait des ingénieurs et hauts-fonctionnaires du ministère des Transports, et ce, malgré l'élaboration, au sein de ce même ministère, d'une classification fonctionnelle complète et rigoureuse du réseau routier québécois (Bérard, 1973). Dans la perspective du désenclavement régional

« une infrastructure nouvelle est considérée comme un axe structurant; c'est en fonction de (celle-ci) qu'on se propose d'ordonner la croissance urbaine, d'aménager une zone industrielle ou une zone touristique, de favoriser l'extension des cultures commerciales. Cette prise de possession préconçue de l'espace est une œuvre éminemment géographique ». (Bernard, *et al.*, 1978, p. 159)

Au Québec, deux conceptions de l'aménagement du territoire s'affrontent depuis les débuts de la « Révolution tranquille » : une politique d'aide au développement des régions autres que celle de Montréal, pour contrecarrer les effets néfastes de l'hypercentralisation montréalaise; et, diamétralement opposée à la première,

« une politique favorisant l'expansion de la métropole laurentienne, renforçant sa position concurrentielle, encourageant la « déconcentration » de l'agglomération par la création d'une couronne de villes de 100 000 habitants et plus, et visant à mieux intégrer les autres régions du Québec aux circuits montréalais ». (Lasserre, 1978, p. 25)

Or la politique québécoise en matière de construction d'autoroutes semble favoriser ce deuxième modèle de développement régional. Dans la région Mauricie-Bois-Francis, les autoroutes situées dans le grand axe d'échanges Québec-Montréal-Toronto-Windsor ont suscité peu de nouvelles implantations manufacturières et peu d'aménagements touristiques, à l'exception du camping provincial du Parc des Voltigeurs, sur les bords de la Saint-François, près de Drummondville. De plus, traversant, sur la plus grande partie de leurs itinéraires, des espaces inhabités ou incultes, évitant les villes et villages situés le long de leurs parcours, ces grandes voies de circulation sont de véritables siphons pour l'activité économique régionale, pénalisant les activités commerciales et de services dans les sous-centres régionaux ou locaux (Louiseville, Yamachiche, Pointe-du-Lac) et favorisant beaucoup plus la mobilité des travailleurs sur de longues distances, plutôt que l'implantation, à proximité des échangeurs, d'activités créatrices d'emploi. La logique spatiale du système capitaliste nord-américain ne favorise évidemment pas le saupoudrage des implantations industrielles et commerciales dans l'espace régional, mais bien plutôt la concentration géographique des activités autour de « grands carrefours vers lesquels convergent une série de réseaux (de transport) de haute qualité » conduisant « à une occupation plus ou moins continue de l'espace avec diverses formes d'urbanisation et le développement de l'industrie le long de quelques axes majeurs » (Bernard *et al.*, p. 176-177). À l'échelle gigantesque du complexe manufacturier nord-américain (*Manufacturing Belt*), la région Mauricie-Bois-Francis apparaît alors comme un

espace périphérique de l'axe Montréal-Toronto, lui-même périphérique à la *Mégalo-polis* industrielle des Grands Lacs et à celle de la façade atlantique des États-Unis qui s'étend de Portland à Norfolk. Le dynamisme industriel et l'emprise financière croissante de ces deux *Mégalo-polis* relèguent l'ensemble du Québec (à l'exception de la région métropolitaine de Montréal) à la fonction de « région-ressources » produisant des biens manufacturiers de première transformation (papier, aluminium, textiles, produits chimiques) pour le cœur industriel du continent, et important du sud de l'Ontario et de la région de Montréal la majeure partie de ses besoins en biens de consommation courante et en biens d'équipement.

L'attrait grandissant du complexe industriel-financier canado-américain sur l'économie régionale aurait pu être en partie équilibré, sinon neutralisé, par le développement d'un grand axe routier nord-sud, depuis La Tuque jusqu'à Sherbrooke en passant par Shawinigan, Trois-Rivières et Drummondville : tel fut le projet (ou le rêve...) mis de l'avant en 1968 par le Premier ministre Daniel Johnson lorsqu'il dévoila, à cette époque, le tracé de l'*autoroute transquébécoise*. En 1982, ce projet n'est toujours réalisé que très partiellement : tronçon Grand-Mère-Shawinigan de l'autoroute n° 55 (1970), tronçon Shawinigan-Trois-Rivières-Ouest (pont Laviolette) (1972-75), tronçon Trois-Rivières-Ouest-Saint-Célestin sur deux voies (1970), tronçon Drummondville-Richmond de l'autoroute n° 51, sur deux voies, puis de l'autoroute n° 55, Richmond-Sherbrooke-Omerville, avec raccordement à l'autoroute des Cantons de l'Est (n° 10) (1977-81), enfin tronçon Omerville-Stanstead (frontière Québec-État du Vermont) (1967). Un examen de la carte des flux de circulation sur le réseau routier régional (figure 2) indique que cet axe nord-sud est beaucoup moins fréquenté que les autoroutes 20 et 40, sauf dans la périphérie immédiate de Drummondville, entre le pont Laviolette et Saint-Célestin et sur le parcours Trois-Rivières-Grand-Mère (dans ce dernier cas, il y a eu déplacement partiel du trafic depuis la route n° 157, qui relie Cap-de-la-Madeleine à l'agglomération de Shawinigan à l'est de la Saint-Maurice). Autrement dit, le rêve d'une plus grande intégration des deux espaces sous-régionaux (Mauricie au nord et Bois-Francs au sud) ne s'est pas réalisé. Ceci est d'autant plus surprenant que l'isolement mutuel des deux rives du Saint-Laurent avait été considérablement réduit par l'ouverture, en décembre 1967, du pont Laviolette entre Trois-Rivières-Ouest et Saint-Grégoire (Bécancour).

En fait, la liaison autoroutière des deux rives du Saint-Laurent aura surtout contribué à accroître la dépendance des résidents de la rive sud immédiate (Bécancour, Nicolet, Saint-Léonard d'Aston, Saint-Wenceslas, etc.) envers les commerces et services de l'agglomération trifluvienne (Deshaies, 1972), et à entraîner le déclin ou la fermeture de bon nombre de commerces du comté de Nicolet, en particulier dans le secteur Sainte-Angèle-de-Laval de Bécancour, secteur qui profitait, avant l'ouverture du pont Laviolette, de son rôle de terminus du traversier reliant Trois-Rivières à la rive sud. Une deuxième conséquence de l'ouverture du pont a été une légère augmentation de population du comté de Nicolet (par exemple, la municipalité de Bécancour a vu sa population passer de 8 182 habitants en 1971 à 9 500 habitants en 1979) (*Annuaire du Québec 1979-1980*, p. 209), tandis que la ville de Nicolet voyait sa population passer de 4 714 à 4 860 habitants pendant la même période (*idem*, p. 211). En effet, au cours des quinze dernières années, un grand nombre de résidents de l'agglomération de Trois-Rivières se sont établis sur la rive sud, suivant en cela le phénomène d'« exurbanisation » que l'on retrouve autour des autres centres urbains importants au Québec ; l'une des raisons de cette migration a été la construction des centrales nucléaires de Gentilly I et II, des débuts du chantier voisin de l'usine d'eau lourde La Prade et l'implantation d'un certain nombre de

nouvelles industries dans le Parc Industriel du Centre du Québec à Bécancour ; entre autres « nouvelles » industries, mentionnons le déplacement de l'usine de produits chimiques C.I.L. de Shawinigan à Bécancour, entraînant un déplacement de la main-d'œuvre entre ces deux centres. Cependant, il ne faut pas exagérer l'ampleur de ce mouvement, car d'une part le développement du parc de Bécancour n'a pas répondu aux attentes initiales de ses promoteurs, et d'autre part la majeure partie des travailleurs du complexe Bécancour-Gentilly réside encore dans l'agglomération trifluvienne, profitant justement de l'existence du pont Laviolette pour leurs déplacements quotidiens domicile-travail. Enfin, le parc de Bécancour demeure mal relié au réseau routier québécois, malgré la construction, en 1976, d'une antenne autoroutière à deux voies (*l'autoroute de l'acier*, n° 30) entre Saint-Grégoire et Gentilly, avec prolongement éventuel vers Sorel via Nicolet et Pierreville.

Sur la rive nord, la *transquébécoise* a également eu un impact relativement limité en matière de nouvelles infrastructures industrielles. La construction du tronçon Trois-Rivières-Ouest-Grand-Mère n'a pas contribué au redressement économique de l'agglomération shawiniganaise, dont le déclin démographique et économique s'est poursuivi au cours de la dernière décennie : de 56 399 habitants en 1971, sa population est passée à 49 900 habitants en 1979 (*Annuaire du Québec 1979-1980*, p. 210 et 214). Tout au plus cette autoroute a-t-elle permis aux résidents de la basse-Mauricie un accès plus rapide aux espaces forestiers de chasse, de pêche et de sports d'hiver des Laurentides mauriciennes (Parc national de la Mauricie, réserve Saint-Maurice, zones d'exploitation contrôlée entre Grand-Mère et La Tuque, centres de ski de Saint-Gérard, Vallée-du-Parc et Vallée-Pruneau). Enfin, la création du parc industriel n° 2 de Trois-Rivières en 1975 avait suscité de grands espoirs, étant donné sa localisation avantageuse en bordure de l'autoroute 55 à quelques kilomètres au nord de la jonction de celle-ci avec l'autoroute 40. Là encore, les résultats sont minces, le parc étant toujours inoccupé aux deux tiers, et une partie des implantations n'étant que des déplacements ou des concentrations d'activités industrielles autrefois disséminées à travers tout le territoire régional (usines *Westinghouse* et *Coca-Cola*) ; ce qui signifie évidemment que ces nouvelles implantations, financées à grand renfort de subventions fédérales (M.E.E.R.), n'ont pratiquement pas entraîné la création de nouveaux emplois.

En somme, le bilan des infrastructures autoroutières construites dans la région Mauricie-Bois-Francs au cours des vingt dernières années est plutôt négatif. Elles ont certes accru la mobilité des travailleurs à l'intérieur de l'espace régional, notamment le long des axes Shawinigan-Trois-Rivières-Bécancour et Maskinongé-Louiseville-Trois-Rivières, et elles ont également réduit la distance-temps, aussi bien pour le transport routier de marchandises que pour celui des voyageurs, entre Trois-Rivières et Montréal d'une part, entre Drummondville et Montréal d'autre part, et assuré une meilleure liaison, plus directe et plus rapide, entre Drummondville et Sherbrooke. Cependant, le désenclavement interne de la région est loin d'être complété en 1982, notamment entre Trois-Rivières et Québec, et entre Trois-Rivières et les deux centres urbains principaux des Bois-Francs. Ceci est d'autant plus grave qu'il semble y avoir un manque de volonté politique manifeste dans ce sens, si l'on se réfère à la lenteur des travaux et les retards successifs subis par les échéanciers de construction des autoroutes 55 (Saint-Célestin-autoroute 20) et 40 (Cap-de-la-Madeleine-Donnacona). Pourtant, la création des « régions administratives » en 1966 ne pouvait avoir que peu de sens en l'absence d'une véritable politique de développement économique régional, politique qui aurait dû s'appuyer avant tout sur la modernisation des infrastructures routières existantes et sur la création de nouveaux axes autoroutiers. Le ralentissement de ces travaux donne à penser que le gouvernement du Québec, malgré son discours

« régionaliste », a fait de sa politique routière un outil de domination des régions par la métropole montréalaise, afin de rendre celle-ci plus compétitive par rapport au sud de l'Ontario et aux nouveaux pôles de croissance de l'Ouest canadien.

Les autres modes de transport interurbains : stagnation ou déclin

Contrairement au transport routier, les autres modes de transport dans la région Mauricie-Bois-Francs n'ont connu que peu de progrès au cours des vingt dernières années. On peut même parler d'une marginalisation croissante des transports aérien, ferroviaire et fluvial dans le contexte de l'évolution économique récente dans la région.

Depuis 1971, il n'y a plus de service aérien régulier à horaire fixe dans la région. Le seul aéroport régional où ce service existait avant 1971, celui de Trois-Rivières, était relié à Québec, Montréal, Ottawa et Val d'Or par la société *Air Canada*. La société ayant jugé que ce service n'était pas rentable, l'a donc définitivement interrompu il y a plus de dix ans. Depuis cette date, la ville de Trois-Rivières, propriétaire de l'aéroport, a tenté vainement de ressusciter ce trafic, suite à des négociations, toutes infructueuses, avec diverses sociétés aériennes, dont Québécair, Air Gaspé et Air Boréal. Avec la construction de l'aéroport international de Mirabel et l'agrandissement de celui de Québec-Sainte-Foy, les chances d'une reprise du trafic à Trois-Rivières sont à peu près nulles. La Mauricie et les Bois-Francs sont donc tributaires du service aérien offert par Montréal et Québec, ce qui, paradoxalement, rend certaines parties de la région (en particulier la Haute-Mauricie) moins accessibles, en termes de distance-temps, que le Saguenay ou l'Abitibi au départ de Montréal.

Si l'on veut parler de carences dans le domaine du transport de passagers, il faudrait également examiner la fréquence et la qualité des services ferroviaires qui desservent la région. La situation n'est certes pas aussi dramatique que dans le cas du transport aérien. Mais en matière de transport ferroviaire, il y a très loin entre la réalité sur le terrain et le discours officiel. Ce dernier est véhiculé par la société d'État VIA RAIL et par son ministre fédéral de tutelle, le ministre des Transports. La société VIA RAIL fut fondée en 1977 à une époque où les deux grandes sociétés ferroviaires, le C.N. et le C.P., ont réussi à se débarrasser du transport de voyageurs, jugé alors non rentable. Elles conservaient la propriété des voies ferrées et des locomotives, ainsi que des wagons de marchandises, mais autorisaient VIA RAIL à utiliser leurs voies et autres infrastructures. En créant VIA RAIL, le gouvernement fédéral a voulu ainsi s'inspirer du modèle d'AMTRAK, sa contrepartie aux États-Unis. L'objectif de VIA RAIL était double : intensifier et moderniser le transport ferroviaire dans l'axe Québec-Windsor, et continuer à assurer un service adéquat aux usagers des régions périphériques, dont la voie ferrée était souvent le seul lien avec l'extérieur. Le deuxième objectif fut abandonné en novembre 1981, lorsque le ministre fédéral des Transports décida, sans consulter les milieux intéressés, d'abandonner le service de voyageurs sur toutes les lignes jugées « non rentables ». Dans la région Mauricie-Bois-Francs, le service voyageurs de la ligne Québec-La Tuque-Senneterre fut ainsi aboli au détriment des communautés isolées de la Haute-Mauricie (Rapide-Blanc, Sanmaur, Parent, Clova) ; de même, les résidents du Lac-Édouard, au nord-est de La Tuque, se virent privés de leur service ferroviaire (ligne Québec-Lac-Saint-Jean).

La suppression du service voyageurs sur les lignes périphériques ne s'est pas suivie, dans l'immédiat, d'une amélioration du service sur le réseau principal. Ce qui

Tableau 1

**Fréquence des trains de voyageurs dans la région Mauricie-Bois-Francis
(nombre de trains dans les deux sens, par semaine)**

<i>Itinéraire</i>	<i>Fréquence</i>
Montréal-Drummondville-Québec	42
Montréal-Trois-Rivières-Québec	40
<i>Pour fins de comparaison:</i>	
Montréal-Ottawa	82
Montréal-Toronto	94
Toronto-Windsor	82

Source: VIA RAIL, *Corridor Timetable / Indicateur Corridor Québec-Ontario*, 25 octobre 1981-24 avril 1982.

frappe, à l'examen de l'indicateur *Corridor* 1981-1982 de VIA RAIL, c'est la faible fréquence des trains de passagers desservant Trois-Rivières (ligne Montréal-Québec par la rive nord) et Drummondville (ligne Montréal-Québec par les Bois-Francis) (tableau 1). Depuis dix ans, d'autre part, non seulement les fréquences sont-elles plus grandes sur les lignes ontariennes de VIA RAIL, mais encore les innovations technologiques en matière de transport de voyageurs (Turbotrain, train L.R.C.) ont été réservées au seul itinéraire Montréal-Toronto. Pendant ce temps, le service Montréal-Québec via Trois-Rivières s'est constamment détérioré au fil des dernières années, le train ayant fait place à un autorail plus lent et moins confortable, et surtout mal relié au reste du réseau ferroviaire, aussi bien à Montréal (changement de gare nécessaire pour les lignes à destination de l'Ontario) qu'à Québec (aucune liaison entre les gares de Sainte-Foy et de Lévis). Malgré la modernisation de la voie Montréal-Trois-Rivières-Québec au cours de l'été 1981, et la démonstration du train L.R.C. en gare de Trois-Rivières en septembre 1981, la direction de VIA RAIL n'avait toujours pas décidé, au début de 1982, de la date de mise en service de ce dernier sur les lignes Montréal-Québec.

À une époque où les autorités gouvernementales, dans un souci d'économiser l'énergie, devraient encourager les citoyens à utiliser les transports en commun interurbains, la situation du service ferroviaire de voyageurs dans la région Mauricie-Bois-Francis est préoccupante. D'autre part, c'est tout le système ferroviaire, qui date de plus de cent ans, qui souffre de vétusté, et dont la structure géographique tout à fait anarchique du fait de la concurrence des deux grandes sociétés ferroviaires (figure 1) gagnerait à être non seulement modernisée mais rationalisée; le seul tronçon récent du réseau ferroviaire régional a été construit au début des années 1970 entre Saint-Grégoire et Gentilly afin de desservir le Parc industriel du Centre du Québec à Bécancour. Si l'on compare le réseau mauricien avec celui du sud de l'Ontario, on se rend compte à quel point la région Mauricie-Bois-Francis, pourtant forte utilisatrice du chemin de fer en raison de sa vocation industrielle, est sous-développée à cet égard, comme elle le fut jusqu'à ces dernières années en matière d'infrastructures routière et autoroutière.

Ce tour d'horizon des transports interurbains dans la région Mauricie-Bois-Francis ne saurait être complet sans un aperçu de la situation du port de Trois-Rivières. Ici, comme pour les chemins de fer, la situation est stagnante depuis au moins dix ans. Les problèmes de l'infrastructure et du trafic du port de Trois-Rivières ont déjà été analysés lors d'un précédent article (Cermakian, 1973) retraçant

l'historique du port et un bilan décennal du trafic pour la période 1961-1970. Depuis la fin de celle-ci, on peut même parler d'un recul du trafic global du port : en 1970, le port de Trois-Rivières avait connu un trafic global (entrées plus sorties) de 4 866 968 tonnes métriques (5 364 914 tonnes faibles) ; en 1980, le trafic global n'était plus que de 3 544 851 tonnes métriques (Conseil des Ports Nationaux, 1980, p. 6), avec stagnation ou recul pour presque tous les produits principaux : blé, maïs, orge, fèves de soya, mazout. Au cours de cette période, on voit aussi la disparition du trafic de l'amiante et du bois à pâte, le maintien du trafic du papier journal, principal produit de l'économie régionale, ainsi que l'apparition de quelques nouveaux trafics (produits caustiques, chlorure de calcium), dont le volume ne compense cependant pas les pertes plus ou moins grandes d'autres trafics.

Le manque de dynamisme de l'économie régionale, la vétusté des installations portuaires, la concurrence accrue des autres ports du Saint-Laurent et de ceux des provinces maritimes sont autant de raisons qui expliquent cette situation. La dégradation de l'infrastructure portuaire atteint de telles proportions que le gouvernement fédéral décida d'investir plus de 10 millions de dollars dans des travaux de réparation des quais et de l'agrandissement de l'un des hangars. Ces travaux, entrepris en 1979, ne suffiront cependant pas à rendre le port de Trois-Rivières plus compétitif. De leur côté, les principaux utilisateurs du port, notamment la *Société des Élévateurs à Grain de Trois-Rivières* et la compagnie *Dow Chemicals*, ont investi des montants considérables pour améliorer la manutention des céréales et des produits caustiques. Au début de 1982, la Chambre de Commerce de Trois-Rivières, prenant acte de toutes ces améliorations, adoptait néanmoins, parmi les priorités de son plan d'action, la poursuite et l'achèvement de la modernisation du port d'ici 1984. En fait, on ne peut séparer la problématique spatiale du trafic portuaire trifluvien de celle de l'ensemble des ports maritimes et fluviaux du Québec et des provinces de l'Atlantique. Tant que le gouvernement fédéral n'adoptera pas une politique claire de spécialisation fonctionnelle et de rationalisation des infrastructures portuaires, les ports de taille moyenne comme celui de Trois-Rivières continueront à végéter et ne pourront d'aucune façon contribuer au développement économique régional. Une telle politique devrait avoir, parmi ses objectifs principaux, celui de « tirer un meilleur parti de l'existence de la porte continentale laurentienne », car « un État-portier (le Québec) ne peut indéfiniment ignorer que pour se développer, il doit s'ouvrir largement sur le monde extérieur » (Lasserre, 1978, p. 25-26).

CONCLUSION

Au terme de cette brève analyse des caractéristiques et du rôle des transports dans la région Mauricie-Bois-Francs, il convient de se demander si les réseaux de transport sont un facteur de désenclavement ou de dépendance pour la région. Une recherche plus poussée sur le rôle des transports dans l'organisation de l'espace au Québec, s'inspirant de la méthodologie des « différents niveaux d'analyse du raisonnement géographique et stratégique » (Lacoste, 1980, p. 12-13), nous permettra plus tard de répondre à cette question dans un contexte géographique plus vaste et plus adéquat. En attendant cette mise au point plus complète, nous concluons cet article en situant la question à deux niveaux d'analyse spatiale :

- 1) *au niveau de l'ensemble du Québec*, un meilleur système de transport permettra sans doute aux entreprises de la région Mauricie-Bois-Francs d'étendre leur rayon d'action et d'accroître leur clientèle. Par contre, de

meilleures liaisons routières et ferroviaires avec la région métropolitaine de Montréal rendront également probable une mainmise accélérée du capital montréalais et ontarien sur l'économie régionale, aussi bien dans le secteur manufacturier (petites et moyennes industries) que dans celui du commerce et des services.

- 2) *au niveau de l'ensemble du Canada*, la région Mauricie-Bois-Francs occupe une situation marginale par rapport au principal axe d'interaction que constitue le « corridor » Montréal-Toronto-Windsor. L'hégémonie financière et industrielle du sud de l'Ontario sur l'ensemble du Canada étant un fait accompli depuis une vingtaine d'années, on se doute bien qu'un plus grand désenclavement de la région favorisera beaucoup plus les entreprises ontariennes que les firmes de la Mauricie ou des Bois-Francs. D'autre part, loin d'avoir favorisé la réduction des disparités régionales entre l'Ontario et le Québec, et entre les différentes régions du Québec, l'implantation et le développement du réseau autoroutier québécois ont surtout profité, depuis 1970, au développement économique de la couronne de « villes-satellites » (Joliette, Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean, Valleyfield) situées dans un rayon de 100 km autour de Montréal. Il reste à voir si les prolongements de ce réseau en Mauricie et dans les Bois-Francs favoriseront le dynamisme de l'économie régionale, ou si, au contraire, il en résultera une domination accrue de la zone d'influence de la métropole montréalaise et de la *Main Street* canadienne sur la région, entraînant ainsi une satellisation sans cesse plus poussée de la vie économique régionale.

BIBLIOGRAPHIE

- BÉRARD, Michel (1973) *Essai de classification fonctionnelle du réseau routier du Québec*. Québec, service de la Géographie, ministère des Transports, 100 p.
- BERNARD, Henri, DERRUAU, Max, DEZERT, Bernard, RENARD, Jean et WOLKOWITSCH, Maurice (1978) *Initiation à la géographie appliquée*. Paris, Masson, 192 p.
- BLANCHARD, Raoul (1960) *Le Canada français: Province de Québec, étude géographique*. Montréal, Librairie Arthème Fayard (Canada) Ltée, 314 p.
- BROUILLETTE, Normand (1971) *Le déclin industriel de Shawinigan: ses conséquences sur l'organisation de la vie urbaine*. Québec, université Laval, département de Géographie, thèse de maîtrise non publiée, 230 p.
- CERMAKIAN, Jean (1973) L'infrastructure et le trafic du port de Trois-Rivières. *Cahiers de géographie de Québec*, 17 (40): 173-191.
- CERMAKIAN, Jean (1978) Les réseaux de relations transfrontalières entre le Québec et les États voisins. *Basler Beiträge zur Geographie*, 26: 175-188.
- CONSEIL DES PORTS NATIONAUX (1980) *Rapport annuel du trafic: port de Trois-Rivières*. Ottawa, 52 p.
- DESHAIES, Laurent (1972) *L'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services de la rive sud du Saint-Laurent*. Ottawa, université d'Ottawa, département de Géographie, thèse de maîtrise non publiée, 254 p.
- DI MEO, Guy et DALLA ROSA, Gilbert (1980) Pouvoir et décision au Québec: un cas extrême de dépendance en pays développé. *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, 43-44: 59-92.
- LABASSE, Jean (1966) *L'organisation de l'espace: éléments de géographie volontaire*. Paris, Hermann, 605 p.
- LACOSTE, Yves (1980) Les différents niveaux d'analyse du raisonnement géographique et stratégique. *Hérodote*, 5 (18): 3-15.
- LASSERRE, Jean-Claude (1978) Prolégomènes pour une géographie des transports du Québec. *Cahiers de géographie du Québec*, 22 (55): 9-27.
- QUÉBEC, Bureau de la statistique du Québec (1982) *Annuaire du Québec 1979-1980*. Québec, 1012 p.

QUÉBEC, ministre de l'Industrie et du Commerce (1966) *Description des régions et sous-régions administratives*. Québec, 95 p.

VILLENEUVE, Paul Y. (1977) Disparités sociales et disparités régionales : l'exemple du Québec. *Cahiers de géographie de Québec*, 21 (52) : 19-32.

YEATES, Maurice (1975) *La grand'rue de Québec à Windsor*. Toronto, Macmillan of Canada, 470 p.

CARTOGRAPHIE

Conception: Andrée-G. LAVOIE, France MORIN, (UQTR).

Réalisation: Andrée-G. LAVOIE.

Photographie: Serge DUCHESNEAU.